SUPLEMENTO DE VIAJES Y TURISMO DE PAGINA/12
DOMINGO 20 DE NOVIEMBRE DE 2005
Turismo 12

# ANDES SANJUANINOS

Un itinerario por insólitos lugares de extraña belleza en los valles y montañas de San Juan.

POR GRACIELA CUTULI.
FOTOS: GENTILEZA DE
FEDERICO KIRBUS



Los miles de kilómetros de la mítica Ruta 40 unen dos mundos tan distintos como el norte y el sur de la Argentina.

**TRAVESIAS** *De la Puna a los glaciares*

# La vida empieza en la 40

**De norte a sur, la Ruta 40 funciona como columna vertebral vial de la Argentina. Pronto algunas modificaciones extenderán su ya largo recorrido, parte de un plan que busca convertirla en un hito turístico a nivel internacional.**

Una larga cinta, de miles de kilómetros, une dos mundos tan distintos como pueden serlo el norte y el sur de la Argentina. En el extremo norte la cinta atraviesa volcanes extinguidos, pueblos mineros convertidos en sombras fantasmales, valles jalonados de cardones, desérticos salares y antiguas rutas quichuas. En el extremo sur la acompaña la sombra dominante de la Cordillera, entre moles de granito, cuevas de manos pintadas y hielos eternamente helados en glaciares. La cinta se llama Ruta 40 y sus más de 4500 kilómetros son una longilínea síntesis de la diversidad de paisajes argentinos, de sus culturas ancestrales y sus extensos territorios vírgenes. Desde siempre tierra mítica de viajeros aventurados, la Ruta 40 está destinada a convertirse en un recorrido turístico que será –según la intención de las autoridades de Turismo de la Nación en cooperación con la Dirección Nacional de Vialidad– una de las cartas de presentación de la Argentina en el mundo. Por eso se están estudiando modificaciones en su trazado, que extenderán su recorrido varios cientos de kilómetros y la harán pasar debajo del Tren a las Nubes, en el tramo norte, y junto a Bariloche, en el tramo sur. Un nuevo capítulo en una ya larga epopeya.

**EL "HISTORIADOR DE LA CUARENTA"** La Ruta 40 tiene su propio "Mr. K". Desde los años '50, Federico Kirbus –periodista especializado en automovilismo y turismo, autor de varias guías sobre la Argentina y sobre todo un gran conocedor y enamorado del Noroeste– recorre estos kilómetros que han cambiado de nombre y de recorrido ya otras veces, pero que jamás perdieron su esencia: la Ruta 40 es la columna vertebral del país y sus miles de kilómetros llevan desde la Puna hasta los glaciares. Una comparación sencilla ayuda a revelar su inmensidad: trasplantada a Europa, la Ruta 40 permitiría unir desde Lisboa hasta los Urales sin encontrarse casi nunca con un ser humano. Hace más de una década, Kirbus reunió años de experiencias, anécdotas y fotografías de la Ruta 40 en un libro que recuerda los tiempos épicos en que "a nadie en sus cabales se le hubiera ocurrido recorrer, siquiera por un breve trecho, la Ruta 40 por mero placer". En el siglo XXI, esa "tortura convertida en ruta, mezcla de grava, polvaredas, vientos cortantes y asesina de cubiertas, demoledora de radiadores y trituradora de metales", está a punto de convertirse en uno de los pasaportes de la Argentina turística hacia el mundo.

En el norte, la Ruta 40 comienza en Abra Pampa, para descender hacia Tres Morros y San Antonio de los Cobres, en un recorrido que sigue luego hacia La Poma, Cachi, Seclantás, Angastaco y Cafayate. Dejando atrás Tucumán, su recorrido ripiado y sinuoso se interna hacia Santa María, Punta de Balasto, Hualfin, Belén, Londres, Chilecito. Puntos más o menos pequeños en el mapa, a veces apenas un caserío barrido por el viento y quemado por el sol, cerca de nombres que hacen soñar: Casabindo, Santa Rosa de Tastil, el Valle Encantado, el Salar de los Pocitos, la Quebrada de las Flechas.

"La Cuarenta" se adentra luego en San Juan, dejando hacia el oeste el Valle de la Luna, para seguir hasta Mendoza y San Rafael, donde el paisaje cambia y comienza el trazado que se conoce como su sector sur. Se han dejado atrás los relieves coloridos de la cuesta de Miranda, los rojos acantilados de Talampaya, los penitentes de Agua Negra, para llegar a la tierra de los vinos. Como antiguamente la Ruta 40 nacía en la ciudad de Mendoza, los mendocinos siguen llamando "Kilómetro Cero" la esquina de San Martín y Garibaldi, el emplazamiento del antiguo mojón, que hoy se encuentra sin embargo en las afueras de la capital provincial. De aquí al sur, al viajero lo esperan El Sosneado, cerca de Las Leñas, Malargüe, Bardas Blancas, Chos Malal; es el comienzo de la Patagonia, del país de las araucarias, de los parques nacionales que rivalizan en belleza, mientras la Ruta 40 sigue corriendo sin prisa y sin pausa hacia el sur, dejando hacia el este a San Martín de los Andes y Bariloche, para volver a acercarse a la Cordillera cerca de El Bolsón. Y todavía faltan cientos y cientos de kilómetros: El Maitén, Esquel, Tecka, Alto Río Senguer, Río Mayo, Perito Moreno, Bajo Caracoles, Gobernador Gregores, Tres Lagos y después de dejar hacia el oeste El Calafate y el Parque Nacional Los Glaciares, la Ruta 40 gira bruscamente al este para desembocar en Río Gallegos. Es que se termina el continente y a diferencia de la Ruta 3, que salta por encima del estrecho de Magallanes, ésta es la punta de riel de "la Cuarenta".

Sin embargo, pronto dejará de serlo: "La Ruta 40 –explica Kirbus, que acaba de terminar un relevamiento de la parte más septentrional y sus posibles nuevos trazados– se modificará en tres sectores. Al norte de Abra Pampa, el recorrido


En Mendoza, la ruta hacia el límite con Chile pasa por el poblado de Las Cuevas.

**PARA SABER MAS**

*http://www.turismo.gov.ar/esp/atra/ruta/mruta.htm y*
*http://www.magicaruta40.com.ar/*



En la Puna, la hoyada del San Juan Mayu en El Angosto, la población más septentrional del país.

aún está por decidirse, pero seguramente pasará por antiguos pueblitos mineros como Paicote o Ciénaga, allí donde todavía se habla puro quichua y hay quienes viven del lavado del oro. Lo más notable es que, pasando San Antonio de los Cobres, el trazado de la ruta pasará por debajo del viaducto La Polvorilla del famoso Tren a las Nubes. En el sur, a la altura de Bariloche habrá otra modificación: la Ruta 40 ya no va a correr por la estepa patagónica sino que se acercará a la Cordillera, de Bariloche a El Bolsón, por el valle del río Limay, con la intención de lograr un itinerario más turístico. Y el último gran cambio es en el final de la ruta, que ya no terminará en Río Gallegos, sino en Cabo Vírgenes, futuro emplazamiento del nuevo Kilómetro Cero".

**¿RUTA 66?** Aunque muchos comparan la Ruta 40 con otro recorrido mítico del nuevo continente, la Ruta 66 que cruza Estados Unidos de este a oeste, Kirbus descarta el parangón: "La Ruta 66 se hizo famosa por la novela de John Steinbeck *Las viñas de ira*, pero es una ruta en decadencia. La Cuarenta en cambio es palpitante, activa, de cultura milenaria". A la hora de recorrerla –una aventura que conviene hacer en tres o cuatro tramos ya que bajar la Ruta 40 de norte a sur puede llevar tres o cuatro temporadas de vacaciones– hay que tener en cuenta que sólo un 40 por ciento de la ruta está pavimentado y el resto es un ripio bien transitable. Las mejores épocas del año para intentarlo son el otoño y la primavera. A pesar de los riesgos climáticos de estas soledades, sólo en dos lugares se corre el riesgo de no pasar: el Abra del Acay, en verano y si llueve, y cerca de Malargüe, si una tormenta de nieve con viento blanco impide ver incluso pocos metros hacia adelante. La discusión sobre si conviene o no pavimentar los más de 4500 kilómetros de la Ruta 40, que cuando se concreten los nuevos tramos superarán los 5000, lleva años: hay quienes la defienden, en pos de la accesibilidad y de la revitalización que daría a los tramos hoy abandonados, y quienes quisieran "conservar todo lo que se pueda su sabor original, como cuando era el único punto de unión entre chacras y estancias". En otras palabras, como cuando la Ruta 40, lejos de ser un itinerario turístico, era una epopeya y una aventura. Como lo sigue siendo, felizmente, en buena parte de su infinito pero íntimo recorrido ✹



El largo camino hasta el sur patagónico aproxima a los viajeros al increíble macizo del Fitz Roy.

## ALLA LEJOS Y HACE TIEMPO

"Para mí la epopeya de la Ruta 40 había comenzado varias décadas atrás, al promediar los años '50, cuando como periodista cubría paso a paso los Grandes Premios del ACA para máquinas TC y coches estándar. Al principio para nosotros, cronistas y fotógrafos, la sigla RN 40 era una de las tantas nomenclaturas con las que invariablemente nos enfrentábamos al seguir el intrincado recorrido de esas competencias de largo aliento. A veces los Grandes Premios enfilaban hacia el sur, por la RN 3; en otras circunstancias, al norte, por la RN 9, que llega hasta La Quiaca. Pero también recorrían la RN 7 a Mendoza o bien ascendían o descendían por el piedemonte de los Andes, justamente por la RN 40. Por entonces hacía ya unos veinte años que la Dirección Nacional de Vialidad le había asignado los números del 1 al 50 a las carreteras troncales que, salvo excepciones, salían casi todas, cual un gran abanico, desde la cabecera: Buenos Aires. A una de estas vías, formada por la unión de varios caminos preexistentes, le tocó a su turno recibir el número 40 (...). Con tanto recorrer y reconocer los casi 5000 kilómetros –'mil leguas', diría un criollo de ley– terminé haciéndome baqueano y en cierto modo experto de los distintos aspectos técnico-viales de la carretera. De la carretera y sus aledaños. Porque muchas de las curiosidades, singularidades, bellezas y atracciones no están exactamente sobre el camino mismo, sino que se hallan a cierta distancia y a ellas da acceso 'la Cuarenta'. Ahí está su verdadero encanto y su importancia intrínseca."

*(Federico B. Kirbus.* Mágica Ruta 40*. Ediciones del Eclipse, 2004.)*

**POR JULIAN VARSAVSKY**



Los Penitentes. Las afiladas torres de hielo de cuatro metros de altura que flanquean un tramo del camino al paso de Agua Negra.

**SAN JUAN** *Por los Andes cuyanos*

# Secretos de provincia

**Sin dejar de visitar el imperdible Valle de la Luna, un recorrido por otras zonas turísticas de San Juan. La Cuesta del Viento, el Valle de Calingasta, la reserva El Leoncito y su observatorio astronómico. Y una excursión en 4x4 hasta el paso a Chile de Agua Negra para sorprenderse con los Penitentes, esas agudas torres de hielo que trepan la montaña desde el borde del camino.**

Maravillas naturales como las Cataratas del Iguazú en Misiones, Talampaya en La Rioja o el Valle de la Luna en San Juan suelen eclipsar atractivos muy variados e interesantes que se encuentran en esas provincias. Muchas veces los viajeros no los incluyen en sus recorridos porque simplemente no saben de su existencia o porque la estadía es demasiado breve como para ir más allá de la visita a esas "estrellas" turísticas de indiscutible belleza. En el caso de San Juan –y para compensar esas desventajas–, **Turismo/12** recorrió otros circuitos que permiten explorar a fondo la diversidad de paisajes que atesora esta provincia de la región cuyana. Además, claro está, de llegar al imperdible Valle de la Luna.

**LA CUESTA DEL VIENTO** A 180 kilómetros de la ciudad de San Juan, la Cuesta del Viento encierra uno de los paisajes más extraños y desconocidos de la provincia, cuya visita se puede combinar con la excursión en 4x4 al paso a Chile de Agua Negra. Cualquier viajero desorientado podría llegar a la Cuesta del Viento y pensar que está frente al famoso Valle de la Luna inundado por el diluvio universal. Porque en sus espejos de agua sobresalen puntas de cerros como coloridos islotes perdidos en medio de un mar de aguas color turquesa. Pero claro, se trata de un lago artificial del departamento de Iglesia, en el extremo noroeste de la provincia, originado hace trece años por la construcción del dique Cuesta del Viento, que por un azar de la intervención humana conformó uno de los paisajes más sorprendentes de nuestro país.

Al llegar por la ruta aparece de repente la inmensidad radiante de un extraño valle que combina la aridez de un paisaje lunar con una transparencia de aguas caribeñas. Dentro del lago, rodeado por montañas de hasta 6250 metros, sobresalen peñones solitarios cuyos rectos paredones tienen algo de fortaleza sumergida. Algunos presentan extrañas formas helicoidales y otros tienen a un costado la marca de un gran derrumbe ocasionado por la fuerza del viento y del agua. Desde lejos, pareciera que una verdadera Atlántida en ruinas se esconde debajo de aquellas aguas de deshielo que bajan desde las cumbres montañosas. Y al fondo del paisaje, del otro lado del lago, unos rojizos vendavales de arena se elevan en remolinos hasta el cielo.

**EL PASO A CHILE AGUA NEGRA** Atravesar la cordillera de los Andes hasta el cruce a Chile por el Paso Internacional Agua Negra es una de las excursiones más coloridas que ofrece la provincia. El camino, si bien es de tierra consolidada, carece de complicaciones y lo ideal es recorrerlo con una camioneta 4x4 (si es con auto común se debe ir con mucha precaución). Se sube hasta más de 4000 metros sobre el nivel del mar y las montañas carecen absolutamente de vegetación: a simple vista no hay indicio alguno de que exista vida sobre la tierra. La aridez también deja al descubierto la compleja diversidad geológica de estas montañas, cuyas laderas reflejan un abanico multicolor de minerales amarillentos, verdosos, rojizos, violetas, blanquecinos, ocres y anaranjados, en algunas partes cubiertos por solitarios manchones de nieve.

Dos kilómetros antes del cruce a Chile, un gran brillo blanquecino encandila y sorprende a los viajeros. A simple vista parece un glaciar que llega hasta el borde de la ruta, pero en verdad es una gran serie de penitentes, esa extraña formación de hielo que surge por una acción combinada del sol y el viento sobre grandes acumulaciones de nieve en terrenos de extrema aridez.

La tentación por tocar el hielo de los Penitentes seduce a todos y nadie duda en detener la marcha para bajarse a "jugar" en ese laberinto blanco. Al verlos de cerca se descubre que son más grandes de lo que parecían desde lejos. El conjunto forma una compacta pared de 200 metros de largo junto a la ruta, con hielos de cuatro metros de altura y puntas afiladas que trepan por la ladera de la montaña. En algunos lugares, suelen verse pequeñas cuevas de hielo con estalactitas. El camino asciende hasta los 4770 metros, donde esta el mojón que señala el límite con Chile. Prácticamente al borde de la ruta se levanta el escarpado pico San Lorenzo, con sus descomunales 5600 metros de altura muy bien disimulados entre los otros gigantes cordilleranos.

**DATOS UTILES**

–Casa de San Juan en Buenos Aires. Sarmiento 1251 Tel.: 4382-9241
–Sitios web:
*www.cuestadelviento.net*
*www.ischigualasto.com*
*www.donmercedario.com.ar*
*www.fortunaviajes.com.ar*

**CIELOS Y SUELOS DE CALINGASTA** En el vértice sudoeste del mapa de San Juan, y a 180 kilómetros de la capital provincia, existe un gran valle surcado por ríos y acequias rodeados de picos nevados. Es el Valle de Calingasta, uno de los paisajes más tranquilos y agradables de la región del Cuyo, custodiado desde siempre por dos colosos de piedra: el cerro Mercedario (6770 metros) y el descomunal Aconcagua (6960 metros).

El centro turístico del valle está en la zona sur, en la apacible localidad de Barreal, un pueblo con calles de tierra flanqueadas por rectos álamos y una refrescante acequia con agua de deshielos, ubicado al pie del cordón precordillerano de Ansilta. Esta villa turística dispone de varios complejos de cabañas, hosterías y camping, además de prestadores de servicios turísticos de aventura (cabalgatas, carrovelismo, rafting y trekkings).

A 40 kilómetros del pueblo está la Reserva Natural El Leoncito, a cargo de la Administración de Parques Nacionales, en cuyo predio se puede visitar el ya famoso complejo astronómico. Cuenta con dos observatorios telescópicos ubicados estratégicamente a 2552 metros sobre el nivel del mar, en una zona que se distingue por tener un cielo diáfano y sin polución durante casi 300 días al año. Un técnico operador de telescopios explica a los visitantes los trabajos usuales del centro, ilustrando su relato con una serie de coloridas fotos intergalácticas: "...en 1984 este centro terminó un largo proceso de estudio de 970 estrellas. Ahora se está repitiendo el mismo trabajo para comparar –con un margen de 24 años–, los cambios y los movimientos de esas estrellas. Eso nos permite descubrir estrellas nuevas cuya luz llega a la tierra muchos millones de años después de haber sido emitida. Y, de hecho, a veces captamos la luz de una estrella que en este momento ya no existe".



La Cuesta del Viento. Peñones solitarios emergen de un dique rodeado por montañas de hasta 6250 metros.

Allí, en la reserva, también está el "Barreal" que le da nombre al pueblo.

Es una reseca planicie de catorce kilómetros de largo por cinco de ancho, donde hace varios millones de años existió un lago. El paisaje es extrañísimo, de color blanco

>>>


En el Valle de la Luna, la Cancha de Bochas. La perfecta redondez de piedra que moldeó la naturaleza



El extraño paisaje de el Barreal. Una reseca planicie donde hace varios millones de años existió un lago.

<<<

radiante, con algo de paisaje lunar. No hay un solo arbusto ni una rama seca, y solamente se vislumbra un suelo liso con resquebrajamientos pentagonales que se reproducen con la exactitud matemática de una telaraña.

El Barreal, además de ser una hermoso paisaje, es quizás la mejor pista de carrovelismo del mundo. Un carrovela es un vehículo con dos ruedas traseras de auto, una delantera de motoneta, dos bastidores de acero con fuselaje y un mástil de aluminio, que se mueve por la acción del viento (hay un prestador turístico que ofrece este vertiginoso paseo).

**EL VALLE DE LA LUNA** Al Parque Provincial Ischigualasto –o Valle de la Luna– se llega por un camino de ripio que atraviesa un desierto con manchones de vegetación y los remolinos de polvo rojo. Es un paisaje que nos remonta al tiempo en que los hombres aún no caminaban sobre la faz de la tierra. El circuito turístico de 40 kilómetros se recorre en camioneta parando en cinco estaciones. Durante la primera la guía muestra un corte de la pared rocosa donde se puede ver, como por una rendija, la vegetación del período triásico petrificada con su forma de helecho original. La segunda parada es en el Valle Pintado, una depresión del terreno donde alguna vez hubo una laguna. Allí los sedimentos colorean el terreno con pigmentos de tonalidades del rojo, violeta, gris y verde. Visto desde arriba es como un laberinto, en realidad tallado por los cursos temporales de agua que duran unas pocas horas en los días de lluvia. La tercera parada es para observar la famosa Cancha de Bochas, una serie de rocas que la naturaleza redondeó y acumuló en ese mismo lugar. La ciencia las llama concreciones y se formaron hace 228 millones de años.

El cuarto punto de este periplo por el triásico es la formación conocida como El Submarino. En el trayecto, se puede ver otra formación llamada Los Colorados, que se levanta al fondo del camino como un "Gran Muralla" roja, tan majestuosa como aquella construida por el hombre en Oriente.

Finalmente se llega a la quinta estación del recorrido, El Hongo, donde el guía muestra en el suelo algo que deja a todos helados de asombro: allí están los restos fósiles a medio desenterrar de un cinodonte, un antiquísimo reptil-mamiferoide que nacía de un huevo pero era amamantado por su madre ✺

## El viaje ideal en la FIT 2005



En la Feria Internacional de Turismo 2005, que se inauguró ayer sábado en La Rural, los visitantes podrán anticipar sus vacaciones, ya que todos los destinos turísticos del país y la gran mayoría del exterior exhibirán en los stands y pabellones de la FIT sus atractivos y servicios. El recorrido por la Feria permitirá al turista obtener la información que necesita para decidir el viaje. Y a los prestadores, actualizar las tendencias del mercado turístico y las características de la oferta y la demanda. Entre los sectores que participan figuran agencias de viajes, mayoristas, tour operadores, compañías de transporte, hotelería, eventos, medios de comunicación, turismo activo, turismo receptivo, así como también organismos oficiales. Cabe señalar que la FIT de Buenos Aires ocupa el sexto lugar en el ranking de ferias turísticas del mundo. Su crecimiento desde la primera edición en 1996 así lo demuestra: quintuplicó la superficie de la muestra (de 8100 a 35.000 metros cuadrados) y sextuplicó la cantidad de expositores participantes (de 250 a 1500). La cantidad de visitantes en el 2004 batió largamente el record propio con 65.460 visitantes, un dato muy significativo si se tiene en cuenta que cuando se inició hace nueve años apenas llegaron hasta el predio ferial unas 12 mil personas. En cuanto a la participación de profesionales del sector, cabe destacar que el año pasado asistieron 26.350, cinco veces más que en la primera edición, en la cual se registraron 5600. La previsión de los organizadores acerca del incremento de expositores y público visitante para este año es aproximadamente del 10 por ciento. La cantidad de países participantes también se multiplicó y pasaron de ser 23 en 1996 a 38 en el 2005. Entre ellos, se resalta el retorno de India y Australia, ausentes de la FIT desde la crisis del 2002. La importancia adquirida por la FIT 2005 de Buenos Aires hace que, mediante acuerdos firmados, estén presentes este año en La Rural tanto la Fitur de España como la ITB de Berlín, dos reconocidas ferias del turismo europeo que congregan a expositores de todo el mundo y centenares de miles de visitantes. La FIT estará abierta al público en general hoy domingo de 15 a 22. El lunes 21 y martes 22, de 10 a 19, y sólo para profesionales del sector.

## Vivir sin prisa en Mar de las Pampas

En el marco de la FIT 2005, el próximo martes se presentará el proyecto de Mar de las Pampas "Ciudad Lenta", diseñado para revalorizar las virtudes de vivir sin prisa, algo que en la vorágine diaria de las ciudades parece haberse olvidado. Y sin duda, una de las mejores maneras de despojarse del estrés es pasar las vacaciones en lugares tan tranquilos y relajados como ese balneario de la Costa Atlántica. En el evento, hablarán el intendente de Villa Gesell, Luis Baldo; el secretario de Turismo local, Jorge Ziampris; y el presidente de la Asociación de Empresarios turísticos de Mar de las Pampas, Luis Marzzuli. La cita es a las 11 en el auditorio A de La Rural de Palermo.

## Navegación virtual a Colonia

Asimismo, en la FIT 2005, Buquebús presentará en un stand –en el que también integra a la ciudad uruguaya de Colonia del Sacramento– un recorrido donde el público, después de visualizar los distintos destinos de viajes, finalizará su viaje virtual en una típica calle del casco histórico de Colonia.

## Cursos de Verano en el Rojas

El Centro Cultural Ricardo Rojas de la Universidad de Buenos Aires (UBA) informó sobre los cursos que dictará durante el verano de 2006. La oferta incluye propuestas para casi todas las edades e intereses: Cultura, Capacitación para el trabajo, Ciencia y Adultos Mayores de 50 años. En muchas de las actividades se otorga puntaje docente. Uno de estos cursos está orientado a la capacitación en actividades turísticas, tales como recreación en hotelería (planeamiento, recursos recreativos dirigidos y autogestivos, cálculo de costos, comercialización y marketing), organización de eventos, y turismo receptivo (paquetes, ruta e itinerario personal, agencias y operadores turísticos que los comercializan, entre otros temas). Las actividades se pueden cursar en las dos sedes del Rojas, Corrientes 2038 y Bulnes 295 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Para informes e inscripción los interesados pueden consultar en la oficina de cursos del Centro Cultural Rojas, Corrientes 2038, 2º piso, o Bulnes 295 (de lunes a viernes de 10 a 19). También pueden llamar a los teléfonos: 4954-5523 / 4954-5524 / 4863-6465, visitar la página *web www.rojas.uba.ar* o escribir al correo electrónico *cursosrojas@rec.uba.ar*

## EXTRAVAGANCIAS SUBMARINAS

**POR PATRIK WHEATER ***

Una cosa se puede garantizar de una estadía en el resort Poseidon en las Bahamas; no hay posibilidad alguna de que las vacaciones se arruinen por la lluvia. Cualquiera que esté dispuesto a pagar 1500 dólares la noche en el complejo del hotel cinco estrellas debe tener una gran afinidad con el agua. El resort de 53 millones de dólares, que contará con todas las facilidades asociadas con el viaje de lujo, estará ubicado a 20 metros por debajo del nivel del mar, rodeado de un arrecife de corales. Tambaleando sobre el borde de un canal en la isla de Eleuthera, el lugar está diseñado para atraer a los amantes de la naturaleza y para iniciar a otros en las maravillas del mundo marino.

Poseidon es el invento del ingeniero de sistemas submarinos, Bruce Jones, quien, inspirado desde niño por el buzo Jacques Cousteau, ha estado tras el sueño de vivir bajo el agua desde hace mucho tiempo. El trabajo de la construcción de este proyecto podría comenzar el próximo febrero, siempre y cuando pueda adquirir los permisos necesarios y garantizar a las autoridades de las Bahamas que su complejo no presenta ninguna amenaza al frágil lugar del Caribe. Jones, que también ha estado desarrollando submarinos de lujo para los súper ricos, dice que no faltarán entretenimientos para sus huéspedes.

Los visitantes podrán descender por una escalera mecánica a una de las 22 cabinas herméticamente selladas, cada una equipada con su propio jardín de arrecife de corales donde los huéspedes pueden alimentar a los peces. Igual que en los famosos hoteles de la región, los turistas podrán maravillarse –desde el confort de su propio jacuzzi– ante el desfile de escuadrones de anguilas, langostas y delfines.

Los operadores dicen que pueden garantizar la protección de la fauna marina. Una puerta de alta tecnología de fibra de carbón mantendrá la integridad hermética de la unidad, mientras que todo el complejo tendrá marcos de acero en los que se calzarán las ventanas de acrílico de seis centímetros de espesor.

Habrá un programa para las celebridades que lo visiten y se invitará regularmente a conferencistas. También se darán lecciones para sumergirse y nadar con los delfines y se organizarán expediciones submarinas. En el resort se instalará un restaurante giratorio, bares y salas de conferencias. "Hemos estado trabajando en la posibilidad y la ingeniería durante los últimos tres años y ahora estamos en la etapa de los permisos que esperamos conseguir en enero", dice Jones, de 49 años, presidente de la empresa US Submarines Inc.

"Será un hotel único en el mundo, sin lugar a dudas, no hay otro donde uno pueda pasar una noche seca bajo el agua en un decorado natural espectacular de arrecifes de coral", dice Jones. La joya en la corona submarina de Jones será la suite en el penthouse del resort de 20.000 dólares la noche, que estará "colgada" sobre el costado del estante acuático. Será accesible sólo por submarino, que el ingeniero estadounidense también puede proveer. El nuevo resort difiere de los destinos submarinos existentes como el Lodge Submarino de Jeles en Cayo Largo, donde los huéspedes sólo se mojan en el jacuzzi. Los visitantes al hotel submarino de Florida tienen que usar trajes de buzo y zambullirse para llegar. Los científicos han soñado durante años con establecer un cuartel permanente bajo el agua para estudiar el océano profundo, pero el proyecto perdió entusiasmo. Sin embargo, Jones enfrenta su competencia más dura desde Dubai donde el ultra lujoso Hydropolis del arquitecto Joachim Hauser está proyectado para construirse en la costa Jumeirah del Golfo. El área ya tiene el primer hotel siete estrellas, el Burj al-Arab y The Palm, dos enormes islas hechas por el hombre que se dice que son visibles desde el espacio.

Jones querrá tener más éxito con su resort submarino de lo que ha tenido en el lujoso mercado submarino. El diseño más caro ofrecido por su empresa es el Phoenix 1000 de 80 millones de dólares. US Submarines todavía tiene que encontrar un comprador para uno de sus diseños Phoenix. Supo estar muy cerca, incluso llegando a la etapa del contrato. Pero el comprador resultó ser uno de los multimillonarios de puntocom, cuya burbuja estalló en la década de 1990.

* *The Independent*.

POR J.V.

**CUBA** *Santuario de autos antiguos*

# El almendrón no se rinde

**En Cuba hay 75 mil autos norteamericanos de las décadas del '20 al '50, que todavía andan a los cornetazos y con sus carrocerías de níquel y cromo por las calles y rutas de la isla. Son los almendrones, unos autos voluminosos, mofletudos y anacrónicos, que rodando y rodando siguen ganando sus batallas al tiempo... y a la mecánica automotriz.**

En Cuba –donde se dice que hay negros con ojos azules y blancos con pelo "malo"–, uno para un taxi y se detiene un Cadillac. Una imagen insólita en cualquier otro lado del mundo, pero bastante normal en este país donde al menos a simple vista siempre se tiene la sensación de estar inmerso en otro tiempo.

Probablemente, la isla sea el mayor reservorio de autos antiguos del planeta. Y no están integrando la colección privada de un millonario ni los salones de un museo, sino que van muy orondos circulando por las calles de adoquín y pavimento con más de cinco décadas de rodar y rodar. Se los considera verdaderos milagros de la mecánica cubana y el ingenio popular. Porque nadie puede entender que, más allá de algún achaque ocasional, gocen de un excelente estado de salud y desafíen con hidalgía al tiempo y a las leyes de la mecánica universal.

El hecho es que permanecen allí, a pesar de todo y a destiempo de la globalización, con injertos de algún auto Lada del ex campo soviético y hasta con piezas *contra natura* extraídas de una lavadora o de un refrigerador. Y algunos –los menos– se mantienen sin ningún trasplante o amputación, "mismo como salió de la fábrica", según dice el dueño de un Ford Thunderbird 1957 mientras acaricia su "reliquia" pintada de rojo chillón, que llevó rodando para exhibirla en una feria de autos viejos de La Habana.

Esta flotilla nacional de autos clásicos tiene diversas utilidades en la actualidad. Muchos son de uso particular y otros andan con su cartel de taxi alrededor de los hoteles a la caza del turista. También se alquilan a extranjeros. Quien se ocupa de brindar este servicio es la empresa Gran Car, que los mantiene a la perfección incluyendo el tapizado original, sus enormes volantes y el chasis reluciente sin el mínimo rayón. Y los demás funcionan como colectivo en rutas urbanas más o menos prefijadas, manejados por cuentapropistas. Esta es la opción más económica, ya que por 50 centavos de dólar en ningún otro lugar del mundo un viajero podrá pasearse en Cadillac. Con el agregado de compartir el trayecto con cubanos que van a trabajar, llevándose así una imagen de primera mano de la cubanía en la vida cotidiana.



Brillantes y muy orondos, los "almendrones" son un emblema del ingenio mecánico y la resistencia cubana contra el tiempo.

**HISTORIA TUERCA** Los "almendrones", como suele llamarse a los autos antiguos, llevan a cuestas en sus vivos reflejos la historia de Cuba en el siglo XX. Básicamente son un recuerdo muy representativo de cuando el país era casi un estado norteamericano, o a decir verdad, el patio trasero para el derroche y el desenfreno de los gangsters ítalo-americanos y los magnates de la industria. Pero claro que los primeros autos llegaron a Cuba mucho antes. Fue en 1898 cuando apareció entre los coches a caballo el primer rodado a motor de la isla, procedente de Francia. Era una máquina temblequeante que crujía y echaba un humo negro con tufo a bencina.

Y fue en esos años cuando el país comenzó a pasar, casi sin transición, del dominio español al norteamericano. La industria automotriz florecía en el mundo y en 1919 Cuba ya era el primer importador de autos de América latina, empezando por el ya legendario Ford "T". En aquel entonces la principal campaña de promoción rezaba: "Foot it and go", una frase que rápidamente fue cubanizada y convertida al sustantivo fotingo, que todavía hace referencia en el argot popular a toda clase de autos antiguos –igual que almendrón–, independientemente de que provengan o no de las fábricas de Detroit.

En 1951 circulaban por Cuba 143.000 autos –casi la mitad todavía lo hacen–, y a tal extremo el país estaba al día con la tecnología que ese mismo año la revista *Bohemia* titulaba: "En La Habana el segundo automóvil del mundo equipado con TV". La capital ya resultaba intransitable por tantos autos y el Malecón habanero era la pista donde se realizaban carreras internacionales. Como aquella de 1958 en que Juan Manuel Fangio quedó afuera porque fue secuestrado por el movimiento 26 de Julio para llamar la atención de la prensa mundial.

De aquellos tiempos llega también la historia de los autos de La Macorina –la primera mujer dueña de un auto en Cuba–, quien fue una famosa y cotizada prostituta que iba por La Habana con un flamante auto rojo escandalizando a las damas y provocando los sueños de los caballeros. El primer auto lo obtuvo cuando un acaudalado empresario que la había atropellado con su vehículo, le regaló uno nuevo para resarcirla del daño, ya que el accidente dejó a la Macorina con una leve cojera para toda la vida. Pero con renguera y todo, a la "dama de los placeres" no le fue nada mal: llegó a tener nueve autos propios, todos obsequiados por sus ricos amantes en agradecimiento a su destreza sexual, entre los que no faltaron políticos, comerciantes y hasta un presidente.

La revolución agarró desprevenidos y en medio de la fiesta a los dueños de aquellos lujosos autos, y con la emigración a Estados Unidos de la aristocracia isleña, los almendrones fueron cambiando de propietarios, algunas veces por simple abandono. Las plantas matrices los condenaron a un paulatino desgaste, y llegado cierto punto la declaración del bloqueo no permitió que entrara a la isla una sola bujía más. Pero cuando las barreras del embargo comercial frenaron la entrada de cualquier auto europeo o norteamericano por un buen tiempo, en Cuba ya se estaba promoviendo la conservación de su parque automotor.

En su famosa visita a la isla, Jean-Paul Sartre no pasó por alto los almendrones. "Miré más de cerca los carros en Cuba y descubrí la primera marca de la revolución. Los cubanos los hacían brillar, ciertamente; el cromo y el níquel resplandecían. Pero estaban algo pasados de moda. Los carros más nuevos ya eran al menos 14 meses viejos, quizá 18. En Chicago o Milwaukee sus hermanos gemelos habían sido lanzados al basurero. Dicho en pocas palabras, Cuba no estaba ya más en la avanzada... los propietarios de carros ya no podían mantener el ritmo del continente. Mirando el incesante desfile de carros, que me había sorprendido la noche anterior, me dije a mí mismo que estaba mirando a los muertos. Fue la revolución la que los había restaurado, la que había emprendido la tarea de mantenerlos funcionando. Tenían que durar un largo tiempo."

**MUNDO GRUA** A lo largo de toda la isla hay numerosos clubes de propietarios de autos viejos que forman unas organizaciones llamadas "Escuderías de autos históricos". Estas agrupaciones tienen sus normas y su respectivo presidente, pero la actividad principal que realizan son las exposiciones públicas que incluyen concursos para premiar el auto mejor conservado y a los ganadores de competencias de manejo (la mejor marcha atrás, el mejor frenado...). El Club de Autos Clásicos de Cuba –por ejemplo– se reúne con sus vehículos el primer jueves de cada mes en la Plaza de Armas. Allí se puede ver un Mercury Monterrey, un Ford Crown Victoria (1955), ejemplares de Chevrolet Impala y Corvette, un Cadillac El Dorado, y hasta un extraño Messerschmitt de origen alemán.

En un exceso deliberado de romanticismo, a estos conductores de almendrones bien podríamos verlos como quijotes montados en cabalgaduras de níquel y cromo. Y allí van esos autos por calles que son un virtual museo rodante de carros viejos que ya tienen vida propia. El que los conduce es el mismo que les cuida las entrañas y el rostro; verdaderos restauradores de piezas arqueológicas del siglo XX. Estos "hallazgos" son los Ford, los Mercury, los Chevrolet, los Packard, los Chrysler, los Buick, los Cadillac, esos intrépidos autos mofletudos que, contra viento y marea y contra todo standard global, siguen con altiva tozudez, victoriosos e implacables por las calles cubanas, como una flotilla de sobrevivientes de mil batallas ganadas para alcanzar la eternidad